

内部资料  
注意保存

# 航协资讯

2020年第18期（总第137期）

中国航空运输协会

2020年10月22日

---

## 中国航协协助完成 2019 年度民用航空飞行 活动二氧化碳排放管理工作

根据《民用航空飞行活动二氧化碳排放监测、报告和核查管理暂行办法》（民航规〔2018〕3号）（以下简称《暂行办法》），以及《关于请协助做好航空碳排放管理工作的函》（民航函〔2018〕557号）和《关于做好 2019 年度民用航空飞行活动二氧化碳排放报告和核查有关工作的通知》（局发明电〔2019〕3074号）等文件要求，中国航协克服突发新冠疫情带来的困难，积极协助民航局主管部门完成了 2019 年度首次民用航空飞行活动二氧化碳排放数据监测、报告与核查工作，为绿色民航发展打下重要基础。

## 一、开发碳排放报告系统

中航协于 2019 年组织开发了“中国民用航空飞行活动二氧化碳排放报告系统”，该系统于 2020 年 1 月中旬正式上线，为监测计划、排放报告、核查报告提供网上填报及模板支持；为飞机运营人提供空管账单、ISO-3166 国家代码、ICAO-8585 运营人代码、ICAO-8643 机型代码、ICAO-7910 地名（机场）代码、WGS-84 坐标系大圆距离计算工具、中国民航碳排放估算工具等信息查询功能；为民航局主管部门提供数据汇总、分类统计、信息查询及管理等功能。

系统上线前，中航协先后组织了三期共计 160 余人次参加的专项培训，旨在进一步加强飞机运营人、核查机构实操人员对于民用航空飞行活动二氧化碳排放监测、报告和核查机制的理解，以及系统使用的熟练程度。为确保民用航空飞行活动二氧化碳排放监测、报告和核查工作顺利进行，中航协将根据实际使用情况及时对系统进行优化、升级，确保该系统在航空碳排放管理工作中持续发挥支持保障作用。

## 二、审核碳排放监测计划变更情况

为正确实施飞机二氧化碳排放监测活动，飞机运营人需要提前制定监测计划，详细描述所选择监测方法的数据来源、数据流、管理程序和风险控制措施等事项。如果飞机运营人预见实际监测工作与监测计划发生偏离，需及时更新监测计划并向民航局主管部门报告。

中航协负责协助民航局主管部门对飞机运营人提交的监测计划进行跟踪、指导与审核等工作。2020年2月至3月疫情期间，中航协对46家飞机运营人复工情况、监测计划变更情况及报告填报进展等情况进行多次摸底，及时向民航局主管部门进行汇报，提出针对性建议，并于4月末组织完成了责任主体飞机运营人监测计划变更的审核工作。

### **三、审评排放报告和核查报告**

根据《暂行办法》及相关规定，飞机运营人应于每年4月30日前向民航局主管部门提交上一年度经核查的二氧化碳排放报告和核查报告。核查机构需按照我国认可机构公布的规范文件和《暂行办法》相关要求开展对飞机运营人提交的二氧化碳排放报告实施核查。由于本次疫情严重影响了飞机运营人内部碳排放系统建设、数据收集、现场核查等工作的开展，经中航协建议，民航局主管部门决定将提交报告时间延期至6月30日。截至规定时限，共有44家飞机运营人、6家核查机构完成2019年度飞行活动二氧化碳排放报告及核查报告的提交工作。

为确保二氧化碳排放监测数据真实、准确、完整，做好飞行活动二氧化碳排放数据质量审评工作，经商民航局主管部门、中国合格评定国家认可委员会（CNAS），中航协根据《暂行办法》及相关规定，通过形式检查和数据评估相结合的方式，对44份2019年度飞行活动二氧化碳排放报告和44

份相应的核查报告进行了审评。

通过对排放报告、核查报告的提交期限、版本一致性、内容完整性、核查人员资质、排放报告数据填报情况、核查报告内容符合性、核查抽样数量、不符合项关闭情况、远程核查情况、航班数量级、数据完整性评估等 30 余项内容进行逐一筛查，对碳排放数据质量以及核查机构工作情况有了较为全面地了解，同时根据某一审评因素的重要程度，对检查内容进行了权重分配和分值量化，是后期开展调研分析和体系建设的重要基础。

#### **四、审评发现的主要问题**

飞机运营人方面问题主要集中在，一是部分排放报告存在数据或相关内容填报错误，数据出现大于系统四舍五入自动计算的误差、不满足表间勾稽关系、运营数据应报未报情况。二是个别飞机运营人由于人工疏漏或系统错误导致填报数据不准确，以及个别核查机构存在抽样数量不足等情况影响数据质量。按照民航局主管部门的要求，相关飞机运营人进一步完善了内部碳排放数据收集体系并对缺失的数据进行核对补充，个别核查机构对抽样作了补充并修正核查报告。三是部分中小规模飞机运营人存在碳排放管理人员更替频繁的现象，且因工作交接不到位，造成后续工作人员对碳排放监测工作要求、细节处理认识不足，工作中极易出现理解偏差、执行不力情况。

核查方面的问题主要集中在，一是核查报告抽样数量与核查指南要求不符情况较多。二是核查报告中所示现场核查工作计划、人员投入与应抽样数量相比不完全匹配，存在现场核查时间不足的问题。三是核查报告中独立复核员信息填写不完整或与核查报告不一致，以及在核查机构报告中未说明独立复核员信息的情况。四是核查报告中存在对核查方法、数量级检查、抽样方式等核准工作描述不清晰问题，不能完全体现核查单位按照相关规定对航司各部分数据进行彻底查验，或存在工作不到位的问题。五是核查报告未按《核查指南》及核查报告模板进行编制，报告中缺少目录扉页，缺少附件内容，缺少部分章节。

## **五、相关建议**

为规范民用航空器二氧化碳排放相关数据监测管理工作，一方面，建议飞机运营人一定要高度重视，不断完善公司碳排放数据系统，优化工作流程，加强沟通协作，提高数据填报质量，提高核查效率。另一方面，建议核查机构应加大投入，加强核查人员对民航专业知识的学习，充分保障现场核查时间及抽样数量要求；在报告编制上更加规范，对抽样、错误项或不符合项的甄别和修正等重点问题描述应全面、准确、清晰，通过核查有效帮助飞机运营人不断改进碳排放数据监测与报告工作。

中航协亦将针对首年报告中反映的问题，推进关键流程优化并提出《暂行办法》的修订建议。通过专项培训、专题研讨等方式，推广碳排放管理的好方法、好思路、好措施，协助民航局主管部门有效提升中国民航整体碳排放管理能力，保障中国民航碳排放管理工作顺利开展。

**(注：本资讯由中国航空运输协会环保委供稿。)**

编校：杨杰

核签：朱耀春

送：各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-50955619